

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Tips voor toepassing van sportievere banden

Breed rubber verdient

Moderne auto's leven op grote voet, om zo te zeggen, met forse velgmaten en bandbreedtes. Deels om de toename van gewicht en prestaties bij te benen, zeker ook omdat het lekker smoelt. Mooie dikke wielen, ook nog wat groter dan standaard, blijven in trek. Een vraag waar brood in zit voor autodealers die de mogelijkheden kennen.

Zo'n 60 tot 70 procent van de banden wordt bij het autobedrijf aangeschaft. Dat geldt ook bij een grotere maat dan standaard, om de auto op te waarderen. Juist dan verwacht de automobilist gedegen advies, en valt de keus vaak op de dealer die immers de auto kent en weet wat daar goed onder past. Reden te meer om goede voorlichting te verwachten is dat het bij sportieve banden niet gaat over kleine prijsjes. Niet voor niets richten vrijwel alle bandenmerken graag op het High Performance-segment. Gevolg is een breed aanbod waaruit het autobedrijf de beste keuzes aan de klant moet zien voor te leggen. Dat levert twee vereisten op. Je moet als autobedrijf zelf goed de weg weten in bandenland, en goed luisteren of navragen wat de klant precies verwacht. Zeker als het gaat om een afwijking van de standaard specificatie.

Gedegen kennis opdoen

Het advies is om vooral te vragen wat de klant wil. Raymond Willems, manager Technische



Grote lichtmetalen wielen zijn niet meer vooral iets voor rijdende discotheken van jeugdige pseudo-racers, ze passen in de aanhoudende trend dat ieder een auto met persoonlijke tint wil. Maar dikke banden kunnen het rijgedrag flink beïnvloeden, dus past gedegen advies van het autobedrijf voor een verantwoorde keus.

Foto Nokian

Dienst bij Bridgestone: "Het comfort neemt af en het rijgedrag verandert bij bredere banden, dat moet de automobilist zich realiseren." Rein Spaans, manager Technical Support bij Goodyear/Dunlop: "Vaak kom je bij mooie wie-

len uit op banden van een hogere snelheidscategorie die stugger en duurder zijn, maak dat de klant duidelijk." Hoeveel stugger en oncomfortabeler die banden zijn hangt ook af van de gekozen maat, een bredere band gaat samen met een lagere sectie om de afrolomtrek onveranderd te laten. Wettelijk voorschrift is dat die niet meer dan + 1,5 tot - 2 % mag afwijken van de originele specificatie, in verband met de aanwijzing van de snelheidsmeter. Dus hoe breder ten opzichte van standaard, hoe platter de band moet worden, en hoe minder verend effect in de flanken.

goed advies

Ligt de gewenste maat vast, dan is er bij veel bandenmerken nog keus uit meerdere typen. De een comfortabeler, de ander sportiever van karakter, een eerstemontagetype of een type voor de vervangingsmarkt. Autofabrikanten houden niet van asymmetrische of richtingsgebonden profilering, waarbij op de juiste montagestand gecontroleerd moet worden. Zulke profilering kan betere prestaties leveren, daarom worden voor de vervangingsmarkt wel dergelijke bandentypen ontwikkeld. Ook daarin moet de beste keus gemaakt worden, afhankelijk van hoe de rijder met diens auto omgaat. Wie als autobedrijf een goed advies aan de klant wil geven moet zelf terdege op de hoogte zijn. De keus is zo breed dat het zaak is voor het autobedrijf om zelf een selectie te maken. Zo wordt de klant niet met een onoverzienbaar aanbod geconfronteerd, maar kan hij kiezen uit een kort lijstje interessante alternatieven.

Gids in het bandenwoud

Aan een snel overzicht kan een dienst zoals Tyrenet helpen, een landelijk netwerk waarbij regionale bandenspecialisten zijn aangesloten. Sales manager Fred van Reenen legt uit dat Tyrenet zich opstelt als merkonafhankelijke schakel tussen importeur/grossier en het autobedrijf, voor snelle levering van elk gewenst type banden. Ook wielen worden geboden. Handig is de elektronische online catalogus TIC, met veel bandenmerken en de mogelijkheid via automeerk en -type te zoeken welke maten gemonteerd kunnen worden. Ook is er als verkoop hulp de mogelijkheid wielen uit te zoeken en een band-velgcombinatie onder de geselecteerde auto af te beelden.

Een tip van Raymond Willems: "Het komt voor dat verschillende carrosserieversies van een bepaald autotype ook banden met een verschillend draagvermogen verlangen." Het algemeen advies van Rein Spaans: "Laat een monteur zich specialiseren in banden en alle problemen op bandengebied behandelen."

Monteursopleidingen gaan in het algemeen niet diep in op bandentechniek. Daarom is het nuttig die kennis bij te spijkeren via cursussen van bandenimporteurs, of bij de in Leiden gevestigde vakorganisatie VACO (www.vaco.nl) en diens opleidingsinstituut SVOB. Spaans vervolgt: "De klant is doorgaans geen

- 1 = Koordlagen van hogesterktestaal: scherp stuurgedrag, schokbestendigheid
- 2 = Spiraalgewonden dekkkoordlaag: goede rondheid, weerstand tegen hoge snelheid
- 3 = Hoog omgeslagen karkas: scherp stuurgedrag, weerstand tegen schaven
- 4 = Halobutyl rubber: luchtdichtheid
- 5 = Profieltekening: goede grip op nat en droog
- 6 = Velgbeschermer: stootrand beschermt tegen stoepranden
- 7 = Schuine karkasdraden: scherp stuurgedrag en vaste wegligging



Een autobedrijf dat wil verdienen met banden zal tenminste een monteur moeten hebben die zich middels cursussen op de hoogte stelt van moderne bandentechniek, en optreedt als diagnosespecialist bij bandenproblemen.

Tekening: Goodyear



Bij toepassing van grotere banden en wielen moeten de wielstanden correct blijven, bij velgen met de juiste ET-maat (inpersdiepte) behoort dat vanzelf zo te zijn. Als er iets niet klopt ontstaat vooral bij banden vanaf de 50-serie en lager snel een slijtpatroon dat wijst op een probleem.

Foto Continental

bandenspecialist, laat een (liefst gespecialiseerde) monteur proefrijden bij aan banden gerelateerde klachten om vast te stellen wat het probleem is. Niet zelden gaat het na de overstap op dikkere wielen om een onvermijdelijk ver-

schijnsel. Minder veercomfort, meer afroegeluid, gevoeliger reactie (koersverandering) op sporen of hobbels in het wegdek."

Uit de praktijk

Wanneer bij montage van grotere banden en wielen de afrolomtrek en inpersdiepte van het wiel (ET-waarde) onveranderd blijven, behoort het zo te zijn dat de wielstanden niet wijzigen. Vaak maar goed ook, omdat er bij menige auto weinig meer instelbaar is aan wielvlucht en sporing. Het is wel zaak na montage te controleren of de wielen vrij blijven lopen, ook bij

ONDERDELEN

High Performance banden

Let bij brede banden op de belastingsindex, niet zelden komen 'extra load' types voor die een hogere spanning dan standaard voorgeschreven moeten hebben.

Foto Pirelli



Een actuele elektronische catalogus zoals deze online catalogus van Tyrenet is bepaald geen luxe, gezien het zeer brede en gevarieerde aanbod in banden en velgen, plus regelmatig veranderende prijzen.

maximale stuuruitslag en flink doorveren. Nog een detail waar Rein Spaans van Dunlop op wijst: "Bij lichtmetalen velgen gebruik je plaklood aan de binnenkant van de velg, zodat het niet in zicht zit. Maar controleer wel of het plaklood niet de remklauw raakt. Het komt voor dat klanten terugkomen met klachten door onbalans, omdat er helemaal geen lood meer in het wiel blijkt te zitten."

De ruimte die er is om bredere wielen toe te passen had de autofabrikant ook bedoeld om sneeuwkettingen te kunnen plaatsen. Bij bredere wielen kan het heel goed zijn dat die er niet meer bij passen. Het is dus van belang te weten of de klant ze ooit gebruikt, en erop te wijzen dat hier een probleem kan zijn. Tijdig thuis proberen dus. Anders zijn er altijd nog winterbanden, waarin nu ook brede keus is voor haast elke maat en snelheidscategorie, terwijl er weinig of geen nadelen meer zijn ten opzichte van zomerbanden.

De praktijkervaring van Bridgestone's Raymond Willems leert dat het bij suv-modellen een beetje oppassen is met montage van grotere wielen. "Behoorlijk extreme maten zijn in de mode, maar dat geeft veel extra belasting op de stuurinrichting. Die is daar niet altijd tegen bestand. Een diameter van één inch meer dan standaard kan best, moet het groter dan is het opletten of dat goed gaat." Noodzakelijk is verder te letten op het vereiste draagvermogen, bij heel brede banden moet nogal eens een XL



Het dynamisch gedrag van een band op de weg is een ingewikkeld proces dat onverwachte slijtagepatronen kan opleveren. Zie hier hoe de profielblokken in een afrollende band worden belast, de rolrichting is naar rechts.

Figuur Michelin

Er tekent zich al een doorbraak af voor runflat banden, verplicht gekoppeld aan een spanningscontrolesysteem. Alle grote merken hebben RFT-banden in het gamma. Maar gebruik van RFT-banden brengt veel met zich mee, dus is kennis van zaken vereist.

Foto Nokian

(extra load) uitvoering gekozen worden om aan het vereiste draagvermogen te komen. Willems: "Let op, het is een APK-afkeerpunt als de banden niet de juiste load index hebben."

Spanning en slijtage

Samenhangend met het draagvermogen is de vereiste bandenspanning, het is tegenwoordig helemaal niet vreemd als het standaard al 2,5 bar of meer moet zijn. Bij extra brede banden in 'reinforced' of XL-versie moet de standaard spanning verhoogd worden, zie de berekening elders op deze pagina's. Uiteraard moet ook de klant horen wat die aangepaste spanning dient te zijn. Lagesectiebanden reageren gevoelig op spanningsverlies, dat leidt snel tot onregelmatige profielslijtage. En sportbanden, vooral met een lage sectie, zijn vaak zo sterk dat zelfs niet direct zichtbaar is wanneer ze lek zijn. Daar kunnen verrassende effecten optreden. Bij brede banden op aangedreven achterwielen kan slijtage midden op het loopvlak juist op te lage spanning wijzen, in verband met het dyna-

misch gedrag van een band tijdens het rijden. Wanneer er problemen zijn met de wielstand slijten brede banden vaak op hun naar binnen gekeerde helft, waar de rijder het niet opmerkt, iets om bij onderhoudsbeurten extra op te letten. Sportieve banden vragen ook om een bijpassende rijstijl, anders willen de randen van het loopvlak nog wel eens minder slijten dan het midden. Onregelmatige slijtage kan, mits niet te ver gevorderd, verholpen worden door banden om te draaien op het wiel of voor en achter te wisselen, zodat ze weer 'recht' slijten. Een andere slijtage die in de gaten gehouden moet worden is die van de schokdemping. Het luchtvolume in banden dient mede als veer/dempersysteem, grotere wielen met lage-sectiebanden betekenen een kleiner luchtvolume in de band. Dus minder demping, zwaardere belasting van de schokdempers, en problemen wanneer de schokdempers bij ommontage op andere wielen al niet meer fris zijn. Raymond Willems licht toe: "Runflat banden met hun versterkte wangen vragen aangepaste wielophanging, ze veren minder. Daarom kun je ook niet zomaar overstappen op runflat banden, zelfs al passen ze op normale velgen. Het gebeurt zelfs wel dat juist andersom gewisseld wordt, van runflat naar normaal, om het comfort te verbeteren."

Peter Fokker

Bridgestone

Het begint bij Bridgestone met de Turanza ER300, een pas dit jaar verschenen type in plaats van de ER30 en ER70. Het is een asymmetrisch geprofileerde band die vooral bedoeld is om comfort en laag geluidsniveau te bieden, hoewel de nieuwe Turanza duidelijk een lage sectie band is (in de 45- tot 65-series). Er is een breed gamma dat de snelheidsindexen van H tot en met Y dekt en velgmaten van 15 tot en met 17 inch. Meer sportief geaard

en dus stugger is de Potenza reeks, onderverdeeld in drie series waarin de RE050 het meest all-round in eigenschappen is. Hij heeft een asymmetrisch profiel waarin de buitenkant het meest voor grip en de binnenkant voor waterafvoer zorgt. Symmetrisch en puur sportief van aard is de S-03 Pole Position, leverbaar in veel maten voor velgdiameters van 15 tot en met 20 inch. Ook symmetrisch geprofileerd is de RE720, die speciaal moet uitblinken in nat weer.



Bridgestone gelooft sterk in de runflat technologie en biedt RFT-versies van zowel de RE050 als van de ER300. Nieuw is ook

de LM25 winterband die tot in zeer brede maten geleverd kan worden en reikt tot in de snelheidsindex V.

Dunlop

Het grootste deel van het Dunlop-programma draagt de aanduiding SP Sport en omvat dan ook ban-

dentypes die geschikt zijn voor snelle auto's. Er zijn vrij veel varianten die als gemeenschappelijke

eigenschappen een lage geluidsonwikkeling en goed gedrag bij nat weer hebben, maar verder verschillen in karakter. Ook Dunlop ziet veel in runflat technologie, bij dit merk aangeduid met DSST, en biedt dus aardig wat maten en typen banden in runflat uitvoering. Toppers voor de montage van indrukwekkend rubber zijn de SP Sport 01 en SP Sport 9000. Daarbij is de laatste het meer sportieve type met voorgeschreven draairichting, de later toegevoegde Sport 01 met asymmetrisch profiel geeft meer comfort. De grootste maten komen voor bij de Sport 9000, die gaat tot 22 inch velgdiameter. Sterk daarop gelijkend is de SP

Sport 8000, eveneens met voorgeschreven draairichting, maar een wat ouder ontwerp dan de 9000. Bedoeld voor sedans en hatchbacks, dus wat minder gericht op sportiviteit, zijn de series SP Sport 2000 en 3000. Daarbij is de asymmetrisch geprofileerde 3000 gedacht voor middenklasse modellen en de 2000 voor grotere, sterkere auto's. Min of meer als standaardtypes zijn er dan nog de SP 200 en 300, die evenwel ook beschikbaar zijn in brede maten en hoge snelheidsindex. Aan de andere kant is als nieuwste bekroning op het gamma de Sport Maxx verschenen, alleen in forse maten en snelheidsindexen W, Y, Z.



Yokohama

Dit Japanse merk heeft een goede reputatie in de hogere segmenten van de bandenmarkt, en gebruikt erg spectaculair ogende profieleringen. Tot nu toe stond aan de top de AVS Sport, met daarnaast de vooral voor tuning bedoelde Parada die er alleen is voor velgmaten van 16 tot en met 19 inch. In de AVS-reeks is er ook een SUV-serie AVS s/t en een AVS Winter serie. Daarnaast introduceerde Yokohama de meer op comfort gerichte AVS dB, uitgevoerd met verschillende profileringen afhankelijk van maat en snelheidscategorie, die in het bijzonder opvalt door beperkt geluidsniveau. Als all-round bandentype heft Yokohama de C-drive, die velgmaten van 14 tot en met 17 inch dekt en tot in snelheidscategorie W reikt. Ook Yokohama houdt zich bezig met runflat technologie, en biedt zowel ZPS bandentypen met

versterkte flanken als types die bedoeld zijn voor de door Continental ontwikkelde 'support ring' die om de velg ligt als steun voor een spanningsloze band. Het komend jaar brengt Yokohama als topmerk Advan, dat in Japan al enkele jaren gevoerd wordt. Daarvan verschijnen twee soorten, de Advan Sport voor snelle autotypes in het algemeen, en de Advan S.T. speciaal voor SUV-modellen. Het gaat inderdaad om exclusieve banden. Zo wordt de S.T. alleen geboden in de snelheidscategorie W en in velgmaten van 17 tot niet minder dan 24 inch. De asymmetrisch geprofileerde Advan Sport is er uitsluitend in de Z-categorie voor velgen van 17 tot en met 22 inch. Voor de duidelijkheid: deze Advan-types zijn nieuw ontwikkeld, het zijn geen bestaande types waar een nieuwe merknaam op wordt geplakt.



ONDERDELEN

High Performance banden

Goodyear

Heel overzichtelijk is het programma bij Goodyear, met als topper de Eagle F1 GS-D3, en in enkele maten nog diens voorganger GS-D2. Met in de aanduiding een verwijzing naar de Formule 1, waar Goodyear grote successen boekte maar al enige tijd niet

meer meedoet. De spectaculair geprofileerde Eagle F1 blinkt uit in grip doordat er geen dwars over het loopvlak doorlopende groeven zijn, waardoor onder alle omstandigheden veel rubber op de weg staat. Van de Eagle F1 zijn ook runflat uitvoeringen, wat

Goodyear aangeeft met EMT. Wat minder puur sportief is de Eagle NCT5, hoewel die net zo goed tot in grote maten en hoge snelheidsindex beschikbaar is. Iets speciaals is de Eagle Vector EV-2, een sportieve uitvoering van Goodyears vierseizoenen band. Die biedt dus vooral voordeel in slecht weer en houdt zich ook goed bij lage temperaturen. Alleen gaat hij niet groter dan 17 inch velgmaat en 225 breedte, waar de Eagle F1 doorloopt tot 21 inch diameter en 285 breedte. Voor de allersnelste auto's, dus alleen in enkele heel forse maten, zijn er de F1 GS Fiorano en twee wat oudere GS-typen. ●



Toyo

Het merk Toyo produceert voor de vervangingsmarkt niet al te dure en vrij

spectaculair ogende sportieve banden onder de typenaam Proxes. Er zijn diverse soorten met uiteenlopend karakter. Speciaal voor Europa, zegt Toyo, is er de asymmetrisch geprofileerde Proxes CF1 die specifiek uitblinkt in de grip bij nat weer. Ook aan laag geluidsniveau is bijzondere aandacht gegeven. Voor suv-modellen heeft het merk de Proxes S/T, leverbaar tot aan de snelheidsindex Y, dus ook geschikt voor de

sterkste auto's in het suv-segment. Het meest sportieve karakter zit in de Proxes T1 met opvallend V-vormig profiel. De nieuwste versie is de T1-R, maar voor een aantal maten is nog de voorganger T1-S beschikbaar. In de nieuwe T1-R verbeterde Toyo specifiek de levensduur en stuuereigenschappen, door een sterker en stabielere constructie plus aangepast rubbermengsel dat slijtvaster is. ●



Continental

Mede omdat deze band ook veel voor eerste montage wordt gebruikt bestrijkt de Conti SportContact 2 een wel heel breed scala van afmetingen. De uitersten zijn hoogte-breedteverhoudingen van 60 tot aan 25, voor velgmaten van 16 tot en met liefst 22 inch, in breedtes van 195 tot 295. Haast vanzelf spreekt dat ook alle snelheidsindexen vanaf H en hoger gedekt worden. Varianten met runflat eigenschappen, bij Conti aangeduid met SSR, ontbreken sinds dit jaar al evenmin. Het moet dus wel gek gaan wil je in dit type niet de benodigde bandensoort kunnen vinden.

Juist uiterst exclusief en beperkt is de nieuwe aanvulling SportContact 2 Vmax, er zijn maar vier maten, alle voor 19 inch velgen. Mocht iemand de indruk willen wekken harder dan 330 km/h te kunnen, dan vraagt dat om de Vmax. Hoewel de SportContact 2 al heel gebalanceerde eigenschappen heeft

biedt Continental voor de meer op comfort georiënteerde klant daarnaast de PremiumContact. Die begint bij wat bescheidener maten in velgdiameter (vanaf 14 inch), hoogte/breedte verhouding (vanaf 65) en breedte (vanaf 175) en loopt iets minder ver door naar extreme versies dan de SportContact 2. ●



Vredestein

Ook het Nederlandse Vredestein concentreert zich op de vervangingsmarkt, en meet zich de laatste jaren een heel modieus image aan. Door het inhuren van het beroemde Italiaanse ontwerp-huis Giugiaro kregen Vredestein-banden naast andere goede eigenschappen een opvallend en aansprekend uiterlijk, Dat begon met de Sportrac, een brede serie sportieve banden in lage secties van 65- tot 45-serie in de hogere snelheidscategorieën (tot en met V). Het werd voortgezet, of eigenlijk meer aangevuld,

met de Ultrac die uitsluitend geboden wordt in snelheidscategorie W, velgmaten van 17 of 18 inch, en hoogte-breedteverhouding van 45 of lager. In het algemeen hebben de banden van Vredestein een goede reputatie in natweer kwaliteiten.

Ook met winterbanden is het merk bekend, daar gaat het om de Wintrac als winters alternatief voor de Sportrac, nu net aangevuld met de Wintrac Extreme in de snelheidscategorie V en W. Beide ook weer mede ontworpen door Giugiaro. ●



ONDERDELEN

High Performance banden

Pirelli

Daar Pirelli zich traditioneel specialiseert in sportieve banden voert dit merk veel verschillende types in dat marktsegment, elk voor een specifieke toepassing geoptimaliseerd. Het begint voor de middenklasse en hoger met typen die ook voor eerste montage worden gebruikt zoals de bekende P6 en P7. Van de P6 is er ook een vierseizoenen uitvoering, die dus specifiek ook bij lagere temperatuur en slecht weer goede eigenschappen vertoont. Specifiek voor de vervangingsmarkt ontwikkelde Pirelli de P5000 Drago en



P6000 met asymmetrische profilering. Van de P6000 is vervolgens nog de verbeterde Powergy versie afgeleid. Zodra de runflat technologie opkwam ontwikkelde Pirelli daarvoor de Eufori@, dus een apart type en niet een aangepaste variant van de bestaande series. Als topproduct is er de P Zero reeks, met daarnaast nog de klassieke P7000, een type voor snelle

sedans. Verder bestaat de serie uit de varianten P Zero System, Rosso en Nero. Evenals Dunlop biedt Pirelli zelfs een soort racebanden die geschikt zijn voor straatgebruik, wanneer het uiterste van de prestaties geëist wordt en levensduur daaraan ondergeschikt is. Het comfortabelst in deze serie is de P Zero Rosso, meer sportief is de Nero. Zowel de P Zero System als de P

Zero Rosso kennen bovendien Asimmetrico en Direzionale uitvoeringen die gecombineerd kunnen worden. De richtingsgebonden types horen op aangedreven wielen omdat ze de beste tractie geven, de asymmetrische zijn vooral voor gestuurde wielen om de beste zijwaartse grip te geven. Dan is er nog een aparte serie bandentypen voor suv-modellen, met wederom als toppers de Zero-uitvoeringen. Een suv vraagt immers vaak om hoog draagvermogen, en een profiel dat grip houdt op losse of zachte ondergrond. Tot slot zijn er diversie soorten winterbanden, met als nieuwste toevoeging de Sottozero die snelheidsindex V heeft.

Michelin

De premium banden van Michelin zijn overzichtelijk samengebracht in het Pilot-gamma, dat bestaat uit drie series. Zojuist vernieuwd is de meest modieuze versie daarvan, Pilot Exalto, met asymmetrisch profiel en speciale aandacht voor lange levensduur. De Exalto is er alleen met snelheidsindexen V en W, het matenscala is beperkt tot de meest gangbare afmetingen en dat betekent velgmaten van 14 tot en met 17 inch. Wat eerder vernieuwde Michelin de

serie Pilot Sport, die een breed scala van maten dekt en geschikt is voor alle sportieve auto's tot de meest exclusieve aan toe. Voor sterk gemotoriseerde sedans is er de comfortabeler Pilot Primacy. Zowel bij de Sport als bij de Exalto herkent men het nieuwe type aan een toevoeging 2 in de aanduiding. In de Pilot-serie zijn er overigens ook Alpin-winterbanden, zoals nu alle grote merken doen biedt Michelin ook tot in grote maten en snelheidsindex V winterban-



den aan. Grote velgen en winterbanden kunnen dus best samengaan, interessant omdat sneeuw-

kettingen om grote wielen door ruimtegebrek vaak niet meer gemonteerd kunnen worden.

Adressen

Bridgestone: www.bridgestone.nl	Nokian: www.deklombokanden.com
Continental: www.conti.nl	Pirelli: www.pirelli.nl
Dunlop: www.dunlop.nl	Toyo: www.toyobanden.nl
Goodyear: www.goodyear.nl	Tyrenet: www.tyrenet.nl
Michelin: www.michelin.nl	Vredestein: www.vredestein.nl
	Yokohama: www.yokohama.nl

Nokian



Het Finse merk Nokian dat zich specialiseert in de vervangingsmarkt heeft niet alleen winterbanden tot in de meest extreme soort (snelheidsindex W), maar ook een brede reeks zomerbanden. In navolging van de supersport winterband WR verschijnt in 2005 de zomerband Z, wat al aangeeft dat hij uitsluitend de hoogste snelheidsindex draagt. De maten beslaan velgdiameters van 16 tot en met 18 inch. Bijzonder kenmerk is de milieuvriendelijke productie zonder gebruik van hoog-aromatische oliën, maar of dat nu direct de verkoop zal opjagen... Tot op heden was het topproduct van Nokian de NRVi, waarvan ook een speciale uitvoering

voor suv-modellen werd gepresenteerd. Nokian past een rijrichting gebonden profilering toe, een bekend middel om extra grip te bereiken. In het algemeen verloochent het merk zijn noordelijke afkomst niet, de banden zijn vooral sterk in hun prestaties bij ongunstig weer. Nokian valt ook op met allerlei aardige attenties, zoals een slijtagemeter in het loopvlak, en gereserveerde vlakjes op de bandflank waar voorgeschreven spanning en montagepositie aangetekend kunnen worden. Er is ook goede velgbescherming, niet alleen met een stootrand maar ook met bescherming tegen afzetting van vuil en modder langs de velgrand, waardoor corrosie op de velg kan ontstaan.